Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3605**

16. Wahlperiode 29. 11. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/3405 –

Zulauf des Transportflugzeugs A400M

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundeswehr verfügt über Fähigkeitslücken im Bereich des strategischen und taktischen Lufttransports, die maßgeblich durch die Beschaffung des Transportflugzeugs A400M geschlossen werden sollen. Das A400M-Programm hinkt dem ursprünglichen Zeitplan inzwischen erheblich hinterher. Im selben Zeitraum hat sich der Bedarf nach taktischer Verlegefähigkeit im Bereich des Lufttransportes aber durch die intensivere Inanspruchnahme der Bundeswehr durch Auslandseinsätze weiter erhöht. Insbesondere besteht ein Bedarf nach modernen Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unter- und oberhalb des A400M liegen, aber schneller verfügbar sind. Durch die Querelen im EADS-Konzern ist eine weitere Verzögerung des Projektes zu befürchten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur einleitenden Aussage:

Alle vertraglich vereinbarten Meilensteine wurden bisher erfüllt.

1. Sind zeitliche Abweichungen im Zulauf des A400M zu erwarten, und wenn ja, welche Abweichungen sind dies, und was sind die Gründe hierfür?

Gegenwärtig liegen keine Erkenntnisse zu Lieferverzögerungen vor. Ein von der Muttergesellschaft angeordnetes Audit des Programmes läuft noch.

2. Wann wird der Erstflug des A400M stattfinden?

Der Erstflug des A400M ist als vertraglicher Meilenstein für Januar 2008 vereinbart.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 27. November 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wann erfolgen Zulassung und Qualifikation für den vollen Betrieb einschließlich aller Subsysteme des A400M?

Sechs Monate nach Operational Clearance des Basisflugzeugs (SOC: April 2010) ist die technische Einsatzreife des A400M inklusive jeglicher Missionsausstattung (Configuration Items) durch AMSL (Airbus Military Sociedad Limitada) vertragsgemäß nachzuweisen.

4. Wann wird der erste A400M an die Bundeswehr ausgeliefert, und welchen Grad der Einsatzreife wird diese Maschine haben?

Die Auslieferung des ersten einsatzreifen A400M erfolgt gemäß Vertrag im August 2010.

5. Wie stellen sich die Zeiträume für Erstflug bis Zulassung und Erstflug bis Qualifikation für die volle Einsatzfähigkeit des A400M im Vergleich zu anderen Luftfahrzeugentwicklungen dar?

Die Zeiträume hängen von der Komplexität und der Art der jeweiligen Systeme/Flugzeugtypen ab. Eine generelle Aussage ist nicht möglich.

6. Ab wann wird der erste Verband mit A400M einsatzbereit sein?

Mit Zulauf des zwölften Flugzeugs an die Luftwaffe im April 2012 wird die Voraussetzung für die vorläufige Einsatzbereitschaft des ersten deutschen A400M Einsatzverbandes geschaffen sein.

7. Wann erfolgen die ersten Auslieferungen an die anderen Nationen, die den A400M beschaffen?

Frankreich:	Okt. 2009 bis Mai 2019
Großbritannien:	Mär. 2010 bis Apr. 2015
Spanien:	Nov. 2011 bis Mai 2021
Türkei:	Dez. 2009 bis Feb. 2014
Belgien:	Okt. 2018 bis Mai 2020
Luxemburg:	Okt. 2017
Export Südafrika:	2010 bis 2012
Export Malaysia:	keine Lieferdaten bekannt

8. Trifft es zu, dass das maximale Abfluggewicht des A400M vom ursprünglichen Abfluggewicht abweicht, und wenn ja, was sind die Gründe hierfür, und welche Auswirkungen hätte das zum Beispiel auf die Triebwerke und die geplante Nutzlast?

Das maximale Abfluggewicht ist im Vertrag nicht konkret spezifiziert. Maßgebend für die Leistungsfähigkeit des A400M sind vielmehr vertraglich festgelegte Leistungsgarantien wie Nutzlast und Reichweite. Zum Erreichen dieser Leistungsparameter hat der Auftragnehmer weitgehende technische Designfreiheit.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob der Triebwerkshersteller über die Anpassungsnotwendigkeiten durch den Generalunternehmer informiert worden ist?

Für das Flugzeug (inkl. Triebwerk) ist insgesamt die Fa. AMSL als gesamtverantwortlicher Hauptauftragnehmer gegenüber dem Auftraggeber verantwortlich.

10. Trifft es zu, dass in der Konstruktionsplanungsversion des A400M das Problem des Leitwerkflatterns („fishtailing“) auftritt, und wenn ja, welche Gründe führen zu diesem Problem?

    Wie soll dieses Problem behoben werden?

    Falls eine Problembehebung notwendig sein sollte, treten durch die Problembehebung Beschränkungen hinsichtlich der geplanten Nutzlast, des vorgesehenen Aufgabenspektrums oder der Reichweite auf?

AMSL hat hinreichende Sicherheitsfaktoren vorzuhalten, um Leitwerkflattern vorzubeugen, da es sich um zulassungsrelevante Sicherheitsaspekte handelt.

11. Wird es eine taktische und eine logistische Version des A400M geben, und wenn ja, worin liegen ihre Unterschiede?

Von den 60 deutschen Flugzeugen sind 24 für den taktischen Einsatz vorgesehen. Diese unterscheiden sich von den A400M für den logistischen Einsatz durch folgende, zusätzliche Ausstattung:

– Infrarot Sichtsystem
– Taktischer Datenlink (Link 16)
– Inertgassystem für Flugzeugtanks
– Ballistischer Schutz für Besatzung
– Selbstschutzausstattung DASS
– Taktisches Tiefflugsystem

12. Gibt es vom deutschen Modell abweichende Versionen des A400M für Partnernationen, und worin liegen deren Unterschiede zur deutschen Version?

Laut Vertrag gibt es eine Grundversion des A400M, welche mittels modularer Ausstattung (derzeit rund 50 Configuration Items) von den Nationen gemäß Bedarf, Einsatzkonzept und Budget individuell konfiguriert werden kann.

13. Ab wann ist der A400M nach derzeitigem Stand in der Lage, Flugplätze in den Einsatzgebieten wie zum Beispiel Termez oder Masar-i-Sharif bei Tag und Nacht anzufliegen?

    Welche Leistungen hinsichtlich Nutzlast und Reichweite sind an einem heißen Sommertag zu erwarten?

Mit Erreichen der Einsatzbereitschaft des ersten deutschen A400M-Verbandes im April 2012 (siehe Antwort zu Frage 6) können genannte Ziele zu jeder Tages- und Nachtzeit angeflogen werden.

Eine Computersimulation, die den aktuellen Konstruktionsstand des A400M berücksichtigt, hat bestätigt, dass an einem heißen Sommertag (35° C) eine Nutzlast von 23 t über rund 3 000 nm transportiert werden kann. Dies entspricht der Strecke Köln–Termez oder Mazar-i-Sharif–Köln.

14. Wird der A400M die ursprünglich prognostizierte Überführungsreichweite von 9 520 km erreichen?

    Inwieweit weicht sie ab, und welche Konsequenzen hat dies?

Gemäß Vertrag ist eine Überführungsreichweite von 4 100 nm (ca. 7 593 km) als Leistungsgarantie vereinbart.

15. Welche Fahrzeuge der Bundeswehr, die derzeit und zukünftig zum Einsatz kommen, können mit dem A400M transportiert werden?

Alle Fahrzeuge bis 32 t.

16. Welche Umbaumaßnahmen oder sonstige Veränderung müssen an den Fahrzeugen, etwa beim PUMA oder dem GTK Boxer, für den Lufttransport mit dem A400M vorgenommen werden?

Bei allen Fahrzeugen über 32 t oder mit den Laderaum überschreitenden Maßen (im Wesentlichen Drehflügler) müssen Teile demontiert werden.

17. Wie werden eventuell abgenommene oder veränderte Bauteile der Fahrzeuge nachgeführt?

Je nach Größe und Gewicht im Luft- bzw. im See- und Landtransport.

18. Wie sieht der Planungsstand für notwendige Um- und Ausbaumaßnahmen auf deutschen Fliegerhorsten bezüglich Startbahnverlängerung, Hangarbau etc. aus?

Auf dem Flugplatz Wunstorf, dem ersten Standort des Waffensystems A400M, werden parallel zu dem in Vorbereitung befindlichen Änderungsgenehmigungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz und § 40 Luftverkehrszulassungsordnung die Bauplanung für die Startbahnverlängerung und die damit verbundenen Arbeiten an den Flugsicherungseinrichtungen vorangetrieben, so dass das Vorhaben unmittelbar nach der Änderungsgenehmigung in Auftrag gegeben und in den Jahren 2008 und 2009 ausgeführt werden kann.

In Vorbereitung sind die militärischen Infrastrukturforderungen für den Neubau von zwei Luftfahrzeughallen sowie für die Anpassung einer vorhandenen Luftfahrzeughalle sowie für den Bau eines Simulatorgebäudes. Die Vorhaben sollen zum Teil mit Beginn der Einführung des A400M in Wunstorf sowie zum Teil einführungsbegleitend fertig gestellt werden.

Die Planungen am zweiten Standort des Waffensystems, dem Flugplatz Hohn, werden mit gleichem Gebäudeprogramm und einer Verbreiterung der Startbahn von 30 auf 45 m im nächsten Jahr aufgenommen und mit zeitlicher Verschiebung von drei Jahren vorangetrieben.

19. Welche Regressansprüche stehen der Bundesrepublik Deutschland bei einem verspäteten Zulauf des A400M gegenüber den Vertragspartnern zu?

Bei Nichterreichen von Meilensteinen oder Verzögerungen bei der Auslieferung ist der Auftraggeber berechtigt, Zahlungen in vertraglich festgelegter Höhe einzubehalten.

Kann nicht innerhalb von 10 Monaten nach dem vertraglich vereinbarten Liefertermin ausgeliefert werden, ist der Auftraggeber berechtigt, vom Kauf des betroffenen Flugzeugs zurückzutreten. Die bis dahin geleisteten Zahlungen sind dem Auftraggeber zurückzuerstatten.

20. Wird die Bundesregierung den möglichen verspäteten Zulauf zu Nachverhandlungen mit den Vertragspartnern nutzen?

Für einen verspäteten Zulauf gibt es gegenwärtig keine konkreten Erkenntnisse.

21. Wie sollen nach einer Reduzierung der Beteiligung durch die Daimler Chrysler AG in Zukunft deutsche wehrtechnische- und wirtschaftspolitische Interessen in der EADS wahrgenommen werden?

Wehrtechnische Interessen werden vom Auftraggeber durch entsprechende Vertragsgestaltung in den Programmen wahrgenommen. Die deutschen wirtschaftspolitischen Interessen sollen durch Aufrechterhaltung einer gleichgewichtigen Beteiligung an der Fa. EADS wahrgenommen werden.

22. Wie viel deutsche und wie viel europäische Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt von dem A400M-Programm ab?

Industrieschätzung: 3 300 direkte und 7 150 indirekte Arbeitsplätze in Deutschland. Zu europäischen Arbeitsplätzen liegen keine Angaben vor.

23. Gibt es aufgrund der Probleme bei den zivilen Projekten A380 und A350 einen Abzug von Ingenieuren aus dem A400M-Programm hin zu den zivilen Projekten?

Nein. Gemäß Fa. AMSL wurde der Personaleinsatz gegenüber der ursprünglichen Planung auf derzeit 6 400 Mitarbeiter erhöht.

24. Welche Lufttransportkapazitäten planen andere europäische Nationen ab 2010 vorzuhalten?

    Welche operativen Gründe führen zu dem unterschiedlichen Flottenmix?

Die Kapazitäten anderer europäischer Nationen ab 2010 ergeben sich auf Grundlage der derzeit vorhandenen Luftfahrzeugbestände. Diese werden ersetzt bzw. ergänzt durch das Beschaffungsprogramm A400M (ab 2009) sowie durch das Gemeinschaftsprojekt SALIS[1]. Bei Bedarf wird durch verschiedene Nationen auch eine Anpassung der Nutzungsdauer der vorhandenen Luftfahrzeuge erwogen. Die operativen Gründe für einen Flottenmix, die sich üblicherweise aus den jeweiligen nationalen Sicherheitsinteressen ableiten, werden grundsätzlich nicht kommuniziert.

---

[1] Strategic Airlift Interim Solution

25. In welchem Umfang werden andere europäische Nationen über operative Fähigkeiten verfügen, die sich der deutschen Luftwaffe nach Umstellung auf A400M verschließen?

Auf Grund seiner Auslegung ist der A400M für die zukünftigen Lufttransporterfordernisse im erweiterten Aufgabenfeld der Bundeswehr besonders gut geeignet. Die Anforderungen, die sich in diesem Zusammenhang an die künftigen Lufttransportmittel im Bereich des operativen Lufttransports stellen, werden durch den A400M vollumfänglich abgedeckt.

26. Welche Verträge hat die Bundesregierung zur Erbringung von Lufttransportleistungen hinsichtlich Dauer, Umfang und Leistungsgarantie mit EU-Staaten sowie den Nicht-EU-Staaten geschlossen?

Neben dem bekannten SALIS-Vertrag wurden folgende Vereinbarungen durch das BMVg zur Erbringung von Lufttransportleistungen hinsichtlich Dauer, Umfang und Leistungsgarantie mit EU-Staaten sowie Nicht-EU-Staaten abgeschlossen:

1. Vereinbarung mit Belgien über die gegenseitige Lufttransportunterstützung vom 4. Dezember 1998. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal sowie Fracht der beiden Streitkräfte. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.

2. Vereinbarung mit Belgien, Griechenland und den Niederlanden über die gemeinsame Nutzung von militärischer Lufttransportkapazität in Friedenszeiten für Flüge von und nach Souda Bay, Kreta, Griechenland (NATO Flugkörperschießplatz NAMFI) vom 28. Juli 1977. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal der Streitkräfte der jeweiligen Länder. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.

3. Technische Vereinbarung ATARES (Air Transport, Air to Air Refueling and Exchange of Services – Lufttransport, Luft-Luft-Betankung sowie Austausch von Dienstleistungen), abgeschlossen mit Belgien, Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Italien, den Niederlanden, Spanien und Norwegen am 8. Februar 2001 und am 31. Mai 2006 ergänzt. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal sowie Fracht der Streitkräfte der zuvor benannten Länder. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.

4. Vereinbarung mit Frankreich über die gegenseitige Lufttransportunterstützung vom 9. Februar 1995, ergänzt am 13. August 1999. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal sowie Fracht der beiden Streitkräfte. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.

5. Vereinbarung mit dem Vereinigten Königreich über die gegenseitige Lufttransportunterstützung vom 12. April 1988. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal sowie Fracht der beiden Streitkräfte. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.

6. Vereinbarung mit Kanada über die gegenseitige Lufttransportunterstützung vom 18. Juni 1984. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal sowie Fracht der beiden Streitkräfte. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.
7. Vereinbarung mit den Niederlanden über die gegenseitige Lufttransportunterstützung vom 1. Dezember 1995. Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Der Umfang der Vereinbarung umfasst die gegenseitige Lufttransportunterstützung bei einem Transport von Personal sowie Fracht der beiden Streitkräfte. Es entstehen aus dieser Vereinbarung keine Leistungsgarantien.
8. Vereinbarung mit den Niederlanden über die gegenseitige Kooperation in Sachen Erweiterung der europäischen Lufttransportkapazitäten vom 14. Mai 2001. Die Vereinbarung umfasst folgende Regelung: Die Niederlande haben sich verpflichtet, mit Wirksamwerden der Vereinbarung einen Betrag von 45,378 Mio. Euro (damals 100 Mio. HFL) an Deutschland zu bezahlen. Dieser Betrag sollte zweckgebunden genutzt werden, um die Airbus A310 Luftfahrzeuge der deutschen Luftwaffe zu modernisieren. Deutschland hatte sich im Gegenzug verpflichtet, eine bestimmte Anzahl an Flugstunden (p. A.) mit deutschen Luftfahrzeugen für die niederländischen Streitkräfte zu fliegen. Die Leistungen auf deutscher Seite sind mit der o. g. angezahlten Summe der Niederlande zu verrechnen. Die Vereinbarung endet, wenn die deutsche Partei Lufttransportleistungen in Höhe von 45,378 Mio. Euro erbracht hat.

Erläuterung des Begriffes „keine Leistungsgarantie“:

Dies bedeutet, dass Lufttransportleistungen nur nachrangig der jeweils anderen Partei der Vereinbarung gewährt werden, d. h. wenn ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen und diese nicht zuerst für eigene nationale Aufgaben benötigt werden.

27. Erscheint die Etablierung eines Flottenmixes durch Beschaffung einer geringeren Stückzahl A400M, der Etablierung von SALIS zu einer Dauerlösung und der Beschaffung von Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unterhalb des A400M liegen, in Anbetracht der neuen Einsatzrealität der Bundeswehr sicherheitspolitisch sinnvoll?

Um der Herausforderung der „neuen Einsatzrealität“ angemessen zu begegnen, ist bei der Realisierung künftiger Rüstungsvorhaben ein Mix an Lufttransportmitteln erstrebenswert. So wird derzeit im Rahmen einer Studie untersucht, welcher Bedarf der Streitkräfte hinsichtlich des Transportes übergroßer und überschwerer Lasten nach Ablauf des SALIS-Vertrages auf welche Weise technisch und wirtschaftlich sinnvoll zu decken sein wird. Gleichzeitig wird dabei die Basis geschaffen, auch Möglichkeiten zur Umsetzung multinationaler Lösungsansätze (im Rahmen von NATO, EDA oder als bilaterale Kooperation) zu betrachten.

28. Wie ist die Wirtschaftlichkeitsprüfung für eine Interims- oder Dauerlösung durch Kauf oder Leasing von C 130 J-Maschinen ausgefallen?

Die Wirtschaftlichkeit eines Leasingangebotes der Fa. Lockheed-Martin bezüglich Transportluftfahrzeugen des Typs C-130 J-30 wurde unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer frühzeitigen Außerdienststellung von C-160 Luftfahrzeugen untersucht.

Ergebnis war, dass sich auch unter Berücksichtigung der Außerdienststellung von C-160 Luftfahrzeugen weder Kauf noch Leasing von C-130J Transportflugzeugen als wirtschaftlich erwiesen hat.

29. Gibt es Pläne zukünftig Lufttransportfahrzeuge zu beschaffen, die unter oder über den Leistungsparametern des A400M liegen, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Siehe Antwort zu Frage 27.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333